

Dempsey, Paul Stephen. *Law and Foreign Policy in International Aviation*. Dobbs Ferry (N.Y.), Transnational Publishers Inc., 1987, 485 p.

André Farand

Volume 20, numéro 1, 1989

L'Arctique : ses dimensions économiques, politiques, stratégiques et juridiques

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/702473ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/702473ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut québécois des hautes études internationales

ISSN

0014-2123 (imprimé)

1703-7891 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Farand, A. (1989). Compte rendu de [Dempsey, Paul Stephen. *Law and Foreign Policy in International Aviation*. Dobbs Ferry (N.Y.), Transnational Publishers Inc., 1987, 485 p.] *Études internationales*, 20(1), 212–214.  
<https://doi.org/10.7202/702473ar>

Les auteurs consacrent quelques pages (192-199) à une rapide présentation des *Alliances des grandes puissances à la périphérie*, soulignant par là-même la volonté hégémonique des États-Unis et de l'Union soviétique. S'ils rappellent l'affaiblissement des liens juridiques de certaines alliances militaires des pays occidentaux en Asie et au Moyen-Orient, ils n'en évoquent pas moins leur vivacité en Amérique du Sud, en Asie et en Afrique – où la France conserve un maillage serré de traités d'assistance et de coopération militaire avec bon nombre d'États, malgré les efforts d'implantation d'autres puissances. Les auteurs mettent en exergue les efficaces interventions d'assistance militaire de l'Union soviétique dans plusieurs régions du monde : dans les Caraïbes, en Asie, voire en Afrique. Peut-être auraient-ils pu, concernant tout spécialement l'Afrique, montrer les difficultés des grandes puissances à maintenir leur coopération militaire et économique, par manque de compréhension des problèmes de politique interne et des questions économiques spécifiques. Ils ont cependant le mérite de marquer la permanence des grandes puissances à se chercher des points d'appui militaire dans le monde, plutôt que de s'efforcer d'apporter une aide véritable au développement.

Enfin, pour ne pas être accusés d'un manque d'exhaustivité, les auteurs se lancent sur la piste des *Alliances dans le Tiers-Monde*, en trois pages – ce qui ne permet pas de donner les éléments suffisants à leur compréhension. Ils s'efforcent cependant de distinguer les alliances bilatérales des alliances multilatérales. Peut-être auraient-ils pu mieux souligner la difficulté de ces États à entrer dans des liens sécuritaires avec des voisins plus ou moins remuants ? Ils auraient pu, à titre d'exemple, mettre en exergue les regroupements militaires en Afrique de l'Ouest autour de deux organisations : l'ANAD et la CEDEAO.

Ils auraient alors pu apercevoir la faible crédibilité des organisations internationales de nature continentale et mondiale, face à l'espoir de paix et de sécurité que génèrent celles qui se contentent d'agir dans une région plus limitée.

Grâce à la publication critique de nombre de textes essentiels au fondement et au fonctionnement de la vie internationale, Daniel Colard et Jean-François Guilhaudis permettent de comprendre les efforts des États et de la communauté mondiale pour maîtriser, voire empêcher la violence et les conflits. Les auteurs ne dissimulent pas les difficultés à surmonter pour maintenir une paix mondiale fondamentalement instable. Ils font œuvre de pionniers en matière de Défense et de Stratégie, en offrant une première synthèse du *Droit de la Sécurité internationale*.

Yves JEANCLOS

*Faculté de Droit et Sciences Politiques  
Université Strasbourg III, France*

DEMPSEY, Paul Stephen. *Law and Foreign Policy in International Aviation*. Dobbs Ferry (N.Y.), Transnational Publishers Inc., 1987, 485p.

Au début des années 80' et jusqu'à fort récemment, les media faisaient grand cas des bouleversements considérables affectant toutes les composantes des services de transports aériens aux États-Unis. On soulignait les incidences que pouvaient avoir à l'étranger ces profondes mutations d'une industrie se voulant « internationale » par définition. Des mots comme « dérégulation » ou « déréglementation » revenaient inlassablement dans les études et les reportages et faisaient leur chemin, parfois avec vigueur et enthousiasme comme on a pu le constater au Canada même, jusque dans les politiques officielles de transport

de plusieurs gouvernements occidentaux. C'est cette réalité que Paul Stephen Dempsey a voulu saisir sous tous ses aspects et nous expliquer au moyen d'un ouvrage polyvalent, empruntant à la fois à la science politique, à l'économie, au marketing de même qu'au droit international.

Avec une maîtrise admirable des méandres de la réglementation américaine affectant le transport aérien, maîtrise que l'on peut s'expliquer par son long séjour au *Civil Aeronautics Board* (CAB), l'auteur nous guide à travers le développement et la mise en œuvre de la politique de déréglementation aux États-Unis. Il explique avec force détails les voies utilisées pour assurer le rayonnement de cette politique à l'étranger, au moyen d'une série d'accords aériens bilatéraux d'un type nouveau avec d'importants partenaires des États-Unis.

On apprécie notamment la clarté qui se dégage des explications de l'auteur relativement à des concepts qui ont donné des sueurs froides à plus d'un étudiant de droit aérien, tels les libertés de l'air, ou encore les différentes modalités apparaissant dans les clauses de capacité des accords aériens de type Bermuda I ou Bermuda II. Cette même transparence se retrouve dans son exposé des effets pratiques de la législation anti-coalition américaine sur les opérations aux États-Unis des transporteurs aériens, tant domestiques qu'étrangers, et des conséquences de la remise en cause il y a quelques années des exemptions à cette législation accordées aux conférences tarifaires des transporteurs membres de l'IATA.

L'auteur tente aussi de faire le point sur les efforts des différents pays européens en faveur de la déréglementation des transports aériens et ceci paraît d'autant plus courageux que les sources documentaires sur le sujet sont disparates et relativement peu nombreuses. Son chapitre à ce sujet fait état avec beaucoup de franchise

des rapports de force entre les organismes communautaires d'une part et les différentes administrations nationales de l'aviation civile d'autre part et des difficultés que les pays européens éprouvent lorsqu'il s'agit d'harmoniser leurs politiques dans le sens de la réduction du cadre réglementaire.

Désireux sans doute de capter et conserver l'intérêt de ses lecteurs, l'auteur explique en ne ménageant pas les détails les tenants et aboutissants de différentes affaires ayant façonné à leur manière le cadre réglementaire dans lequel opèrent de nos jours les transports aériens. Il puise ces affaires tant dans la jurisprudence établie par le CAB que dans certains différends ayant surgi entre les États-Unis et leurs principaux partenaires dans le domaine de l'aviation et dans les décisions arbitrales en ayant parfois résulté.

Il est manifestement plus à l'aise dans ce rôle de raconteur, où il peut puiser ses références dans des sources variées, plutôt qu'enfermé dans le cadre plus étroit de l'exposé juridique classique. À ce propos, il vaut tout de même la peine de souligner le développement dynamique et la justesse du chapitre essentiellement juridique qu'il consacre aux instruments internationaux mis au point pour contrer le terrorisme dans le secteur du transport aérien. D'un autre côté, son analyse et ses extrapolations à partir du concept juridique « d'agression » et les rapports qu'il tente d'établir entre ce concept et les mesures de représailles économiques appliquées dans le domaine des transports aériens nous apparaissent peu probants.

Paul Dempsey ne cache pas ses sympathies pour la philosophie sous-jacente à la déréglementation des transports aériens menée avec vigueur par l'administration américaine. Il semble parfaitement d'accord également avec les efforts de cette dernière pour exporter cette philosophie à

l'étranger, conséquence du fait que les transports aériens aux États-Unis représentent une fraction fort importante de toute l'activité générée dans le secteur des transports aériens à l'échelle mondiale. Malgré l'enthousiasme qu'il manifeste, il expose honnêtement les thèses soutenues par les adversaires de la déréglementation et les raisons pour la résistance, passive ou active, de certains gouvernements étrangers visant à contrer les efforts de déréglementation américains. Voilà des éléments qui font de cet ouvrage un rapport fidèle et vivant d'un phénomène qui fera date dans l'histoire économique des États-Unis. On souhaiterait presque une suite à ce livre dans laquelle l'auteur pourrait nous expliquer ses vues par rapport à la tendance que nous croyons percevoir à notre époque en faveur d'une « re-réglementation » visant à corriger les effets pervers du « laisser faire » en matière de transports aériens.

André FARAND

*Ministère des Affaires Extérieures, Ottawa*

## ASIE ORIENTALE

DUMONT, René (avec la collaboration de Charlotte Paquet). *Taiwan: Le prix de la réussite*. Ville Saint-Laurent (Québec), Éditions la Découverte, Coll. « Cahiers Libres », 1987, 177p.

Ce 32<sup>ème</sup> long ouvrage de René Dumont (avec la collaboration de Charlotte Paquet) porte un titre menaçant. Au début, le lecteur se demande quel sera, au juste, le prix de cette réussite économique qu'est le développement de Taiwan depuis 1949. Mais M. Dumont, l'auteur de « Finis les lendemains qui chantent », ouvrage dévastateur sur la Chine, entre autres, apparaît dérouté de trouver pour la première fois un cas de réussite qui résiste à son esprit ironique

et à son langage brûlant. Jusqu'à la fin du livre, le titre n'apparaît guère justifié. En effet, n'ayant rien trouvé de plus particulier que les problèmes quasi universels (pour le tiers monde) de la pollution, l'ouverture sur le marché international et le « fascisme mou », M. Dumont se livre à des critiques d'autres pays pendant les seize dernières pages du livre, pour, selon toute vraisemblance, maintenir sa langue acerbe en forme. Ce qui est dommage, car à part les excès de langage et un ton trop assuré, le volume est excellent.

Dumont et Paquet se sont fixés trois buts. Le premier est de raconter, par le biais de statistiques impressionnantes le succès économique de Taiwan, qu'ils présentent comme peut-être le seul exemple contemporain du « vrai développement » (où les gains du développement sont bien distribués parmi toute la population). Le deuxième est de brosser un tableau des prétendus « prix » de cette réussite. Le troisième but est de discuter des leçons de cette réussite et de la possibilité de les appliquer dans les pays du tiers monde, sans nécessairement suivre aveuglément le cas de Taiwan. Vu que les auteurs réussissent admirablement à atteindre le premier et le troisième but, les planificateurs, les agences de développement économique, les étudiants de la Chine et les lecteurs fidèles des 31 autres livres de René Dumont ne seront pas déçus. Quant aux planificateurs économiques de la Chine populaire ils feraient bien, eux aussi, d'étudier ce livre.

Pour toucher leur premier but, Dumont et Paquet présentent tout d'abord les thèses suivantes:

Ce n'est pas seulement l'aide américaine qui explique la réussite économique de Taiwan. Même si celle-ci représentait 6 % du PNB de 1951 à 1965, ce pourcentage demeure moindre que dans les pays sahéliens aujourd'hui, où cependant l'aide ne